

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第5370049号  
(P5370049)

(45) 発行日 平成25年12月18日(2013.12.18)

(24) 登録日 平成25年9月27日(2013.9.27)

(51) Int.Cl. F 1  
**B 6 O N 2/44 (2006.01)** B 6 O N 2/44

請求項の数 3 (全 17 頁)

<p>(21) 出願番号 特願2009-227790 (P2009-227790)                  (22) 出願日 平成21年9月30日 (2009.9.30)                  (65) 公開番号 特開2011-73602 (P2011-73602A)                  (43) 公開日 平成23年4月14日 (2011.4.14)                  審査請求日 平成24年2月24日 (2012.2.24)</p>	<p>(73) 特許権者 000241500                  トヨタ紡織株式会社                  愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地                  (74) 代理人 110000394                  特許業務法人岡田国際特許事務所                  (72) 発明者 今城 卓                  愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地 トヨタ                  紡織株式会社内                   審査官 青木 良憲</p>
--	--

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 ロック装置

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

車両内の可動部材を車両内の固定部材に固定するために、該可動部材又は固定部材の一方に配設されたストライカと係合する該可動部材又は固定部材の他方に装備されたロック装置であって、

前記ストライカと係合する凹部が形成されているベース部材と、

該ベース部材に形成された凹部において前記ストライカと当接して回動移動することのできる係合アーム部位と、該係合アーム部位とL字状に配置されて連結形成された操作アーム部位とを備えて該L字状の折れ箇所にて該ベース部材に回動可能に軸支され、前記ベース部材との間にバネ部材が引っ張りばね係止状態として掛けられて、前記ストライカが前記ベース部材に形成された凹部内に入り込む係合動作の際に前記係合アーム部位が当接して回動するロック検知部材と、

前記ベース部材に設けられたガイドフランジによって摺動移動可能に配設されており、該摺動移動により前記ベース部材に形成された凹部の開口部を閉鎖する状態と開放する状態に出入り可能とされており、前記ロック検知部材の操作アーム部位と該操作アーム部位の回動動作を直線的動作として伝達する伝達手段により連結されており、前記ストライカが前記ベース部材に形成された凹部内に入り込む係合動作に伴って該凹部に入り込んだストライカに対し該凹部の開口部を塞ぐとともに凹部に形成された底部との間で挟持するロック位置状態とするロック部材と、を備えており、

前記ロック部材は、前記バネ部材の付勢力によって前記ロック位置状態から前記ストラ

イカを更に挟持する方向に摺動して追込み位置状態とする追込み部を備えていることを特徴とするロック装置。

【請求項 2】

請求項 1 に記載のロック装置であって、

前記バネ部材の両端の、前記ロック検知部材の操作アーム部位とベース部材への係止位置関係は、前記ロック検知部材のベース部材への軸支位置を挟んだ位置関係状態として配置されており、前記操作アーム部位と連結するロック部材による前記ベース部材に形成された凹部の開口部を閉鎖する位置状態と開放する位置状態との間で前記ロック検知部材に対する前記バネ部材のバネ作用方向がターンオーバーする配置構成とされていることを特徴とするロック装置。

10

【請求項 3】

請求項 1 又は請求項 2 に記載のロック装置であって、

前記バネ部材のベース部材側の係止構成は、ベース部材との連結に換えて、前記ベース部材に軸支されるロック検知部材の軸支位置と同じ位置で軸支されるバネ掛けブラケットに引っ張りばね連結状態として係止されていることを特徴とするロック装置。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、ロック装置に関する。詳しくは、車両内の可動部材を車両内の固定部材に固定するために、該可動部材又は固定部材の一方に配設されたストライカと係合する該可動部材又は固定部材の他方に装備されたロック装置に関する。

20

【背景技術】

【0002】

従来、自動車等の車両内の可動部材を車両内の固定部材に固定するために、該可動部材又は固定部材の一方に配設されたストライカと係合する該可動部材又は固定部材の他方に装備されたロック装置が知られている。例えば、車両内の可動部材としてのシートバック、シートクッションから構成される車両用シートが、車両内の固定部材としての車体フロアに配設されたストライカと係合するロック装置がある。

【0003】

30

この車両用シートの可動構成は、シートバック、シートクッションをコンパクトに折り畳んだ状態でシートクッションの前方下端部を中心として車両前後方向に回動可能に姿勢変更する構成である。この車両用シートが不使用のときは、かかる車両用シートを姿勢変更させて車両用シートの設置スペースを空けて荷室スペースとすることができる構成である。この車両用シートが不使用のときは、シートバックを着座状態の起立姿勢から車両前方方向に前倒し姿勢にしてシートクッション上に折り畳む。次に折り畳まれた車両用シートをシートクッション前方下端部に設けられた回動軸を中心に車両前方に向けて起こし上げて車体フロアに対して起立した姿勢の格納姿勢状態位置とする。一方、車両用シートを使用するときは、格納姿勢状態位置の車両用シートを格納姿勢状態位置から車体フロアに対して倒伏しシートクッション後方下端部に配設されたロック装置と車体フロアに配設されたストライカとを係合して着座姿勢状態位置に保持した上でシートバックを起立させて着座姿勢とする。

40

【0004】

このロック装置に対するストライカの係合は、ベース部材に形成された凹部にストライカが入り込み、このストライカをベース部材の凹部と、このベース部材に回動可能に軸支されたフックによって挟持し、フックと共にベース部材に回動可能に軸支されたポールがこのフックのロック状態を保持する構成である。ここで、ロック装置とストライカのロック状態は、凹部とフックに挟持されるストライカとの隙間がないことが望ましい。なぜなら、かかる隙間がロック装置におけるガタの発生原因となり、このガタに起因して異音が発生したり、シートのぐらつきによって振動が発生するといった問題となるからである。

50

## 【 0 0 0 5 】

ここで、従来よりロック装置とストライカの係合状態における隙間を減少ないしは防止する技術として、以下のようなものが知られている。

一般に、ロック装置には、ベース部材の凹部に入り込んだストライカをこの凹部とフックによって挟持されたロック状態を保持するためのボールが構成されている。更に、ストライカと凹部の係合する位置のストライカの裏面側でスライド移動する追い込みプレートが構成されているものがある。この追い込みプレートの作動によって、ストライカをさらにベース部材の凹部に押し込んでロック装置とストライカの係合状態における隙間を減少ないしは防止する技術が知られている（例えば特許文献1）。

## 【 先行技術文献 】

## 【 特許文献 】

## 【 0 0 0 6 】

【 特許文献 1 】 特表 2 0 0 7 - 5 3 1 6 6 1 号 公 報

## 【 発明の概要 】

## 【 発明が解決しようとする課題 】

## 【 0 0 0 7 】

しかしながら、上記特許文献の技術において、ボールと追い込みプレートは別体構成であり、部品点数が多く、構造も複雑であった。

## 【 0 0 0 8 】

そこで、本発明者は鋭意検討の結果、従来のロック装置の作用から次のような点に注目した。まず、従来のロック装置においてベース部材に形成された凹部にストライカが係合した状態を保持するための構成は以下のようなものである。フックはストライカがベース部材の凹部に進入するのを検知し、ストライカが凹部に係合した状態でこの凹部を閉鎖する作用を果たしている。また、ボールはフックと係合することでフックの閉鎖状態を保持する作用を果たしている。そして、追い込みプレートはフックの閉鎖状態時にストライカをさらにベース部材の凹部に押し込んでストライカの係合状態における隙間を減少ないしは防止する作用を果たしている。

ここで、フックにおけるベース部材の凹部を閉鎖する作用と、ボールにおけるこの閉鎖状態を保持する作用を一つの部材で果たすと共に、追い込みプレートの作用を兼ね備えることができれば、ロック装置の部品点数の抑制を図ることができる。更に、ロック装置に構成されて弾性付勢させるバネ部材の連結構成を工夫することでロック装置のロック位置とロック解除位置における切替荷重を小さくすることができることに着目した。

## 【 0 0 0 9 】

而して、本発明は、このような点に鑑みて創案されたものであり、本発明が解決しようとする課題は、ロック装置とストライカの係合状態における隙間の減少ないしは防止するとともに、ロック装置の部品点数の抑制を図ることにある。

## 【 課題を解決するための手段 】

## 【 0 0 1 0 】

上記課題を解決するために、本発明の車両用シートのロック装置は次の手段をとる。

まず、第1の発明は、車両内の可動部材を車両内の固定部材に固定するために、該可動部材又は固定部材の一方に配設されたストライカと係合する該可動部材又は固定部材の他方に装備されたロック装置であって、前記ストライカと係合する凹部が形成されているベース部材と、該ベース部材に形成された凹部において前記ストライカと当接して回動移動することのできる係合アーム部位と、該係合アーム部位とL字状に配置されて連結形成された操作アーム部位とを備えて該L字状の折れ箇所を該ベース部材に回動可能に軸支され、前記ベース部材との間にバネ部材が引っ張りばね係止状態として掛けられて、前記ストライカが前記ベース部材に形成された凹部内に入り込む係合動作の際に前記係合アーム部位が当接して回動するロック検知部材と、前記ベース部材に設けられたガイドフランジによって摺動移動可能に配設されており、該摺動移動により前記ベース部材に形成された凹部の開口部を閉鎖する状態と開放する状態に出入り可能とされており、前記ロック検知部

10

20

30

40

50

材の操作アーム部位と該操作アーム部位の回動動作を直線的動作として伝達する伝達手段により連結されており、前記ストライカが前記ベース部材に形成された凹部内に入り込む係合動作に伴って該凹部に入り込んだストライカに対し該凹部の開口部を塞ぐとともに凹部に形成された底部との間で挟持するロック位置状態とするロック部材と、を備えており、前記ロック部材は、前記バネ部材の付勢力によって前記ロック位置状態から前記ストライカを更に挟持する方向に摺動して追い込み位置状態とする追い込み部を備えていることを特徴とする。

【0011】

この第1の発明によれば、ロック部材は、ベース部材に設けられたガイドフランジによって摺動移動する構成であり、ストライカがベース部材に形成された凹部内に入り込む係合動作に伴って凹部に入り込んだストライカに対し凹部の開口部を塞ぐとともに凹部に形成された底部との間で挟持するロック位置状態とするとともに、バネ部材の付勢力によってロック位置状態からストライカを更に挟持する方向に摺動して追い込み位置状態とする追い込み部を備えている。これにより、ロック装置とストライカの係合状態における隙間の減少ないしは防止するとともに、ロック装置の部品点数の抑制を図ることができる。

また、ロック部材は、ガイドフランジによって摺動支持されておりロック装置とストライカの係合状態のロック位置状態において、ベース部材の凹部に入り込んだストライカに対し凹部の開口部を塞ぐ構成である。そのため、可動部材と固定部材が離れる方向に作用する荷重がストライカに伝達されたときにおいてもロック部材はガイドフランジによって荷重を受け止めることができるため、ロック部材が凹部の開口部を塞いだ状態が外れることがない。

【0012】

次に、第2の発明は、第1の発明において、前記バネ部材の両端の、前記ロック検知部材の操作アーム部位とベース部材への係止位置関係は、前記ロック検知部材のベース部材への軸支位置を挟んだ位置関係状態として配置されており、前記操作アーム部位と連結するロック部材による前記ベース部材に形成された凹部の開口部を閉鎖する位置状態と開放する位置状態との間で前記ロック検知部材に対する前記バネ部材のバネ作用方向がターンオーバーする配置構成とされていることを特徴とする。

【0013】

この第2の発明によれば、ロック検知部材に対するバネ部材のバネ作用方向がターンオーバーする配置構成とされているため、ベース部材に形成された凹部の開口部を閉鎖する位置状態と開放する位置状態の切替荷重を小さくすることができる。

【0014】

次に、第3の発明は、第1の発明又は第2の発明において、前記バネ部材のベース部材側の係止構成は、ベース部材との連結に換えて、前記ベース部材に軸支されるロック検知部材の軸支位置と同じ位置で軸支されるバネ掛けブラケットに引っ張りばね連結状態として係止されていることを特徴とする。

【0015】

この第3の発明によれば、バネ掛けブラケットによって、バネ部材のバネ作用方向がターンオーバーする作用を容易にすることができるため、ベース部材に形成された凹部の開口部を閉鎖する位置状態と開放する位置状態の切替をより一層容易にすることができ操作性の向上を図ることができる。

【発明の効果】

【0016】

本発明は上記各発明の手段をとることにより次の効果を得ることができる。

先ず、上記第1の発明のロック装置によれば、ロック装置とストライカの係合状態における隙間の減少ないしは防止するとともに、ロック装置の部品点数の抑制を図ることができる。また、可動部材と固定部材が離れる方向に作用する荷重がストライカに伝達されたときにおいてもロック部材はガイドフランジによって荷重を受け止めることができるため、ロック部材が凹部の開口部を塞いだ状態が外れることがない。

次に、上記第2の発明のロック装置によれば、ベース部材に形成された凹部の開口部を閉鎖する位置状態と開放する位置状態の切替荷重を小さくすることができる。

次に、上記第3の発明のロック装置によれば、ベース部材に形成された凹部の開口部を閉鎖する位置状態と開放する位置状態の切替をより一層容易にすることができ操作性の向上を図ることができる。

【図面の簡単な説明】

【0017】

【図1】実施例1に係るロック装置が車両用シートに配設された概略構成を示した側面図である。

【図2】実施例1に係るロック装置の各構成を示した分解斜視図である。

10

【図3】実施例1に係るロック装置のロック検知部材とストライカが係合しないでロック部材がロック解除位置状態に位置する状態を示した側面図である。

【図4】実施例1に係るロック装置のロック検知部材とストライカとが当接した状態から離間してロック検知部材に対するバネ部材のバネ作用方向がターンオーバーすることによりロック部材がロック位置状態に向かう状態を示した側面図である。

【図5】実施例1に係るロック装置のロック部材がロック位置状態となるとともにバネ部材の付勢力によってロック位置状態から追い込み位置状態に向かう状態を示した側面図である。

【図6】実施例1に係るロック装置のロック部材が追い込み位置状態に位置する状態を示した側面図である。

20

【図7】実施例2に係るロック装置のロック検知部材とストライカが係合しないでロック部材がロック解除位置状態に位置する状態を示した側面図である。

【図8】実施例2に係るロック装置のロック検知部材とストライカとが当接した状態から離間してロック検知部材に対するバネ部材のバネ作用方向がターンオーバーすることによりロック部材がロック位置状態に向かう状態を示した側面図である。

【図9】実施例2に係るロック装置のロック部材がロック位置状態となるとともにバネ部材の付勢力によってロック位置状態から追い込み位置状態に向かう状態を示した側面図である。

【図10】実施例2に係るロック装置のロック部材が追い込み位置状態に位置する状態を示した側面図である。

30

【発明を実施するための形態】

【0018】

以下に、本発明を実施するための形態の実施例について図面を用いて説明する。

【実施例1】

【0019】

実施例1のロック装置20の構成について、図1から図6を用いて説明する。

図1は、実施例1に係るロック装置20が車両用シート10に配設された概略構成を示した側面図である。図2は、実施例1に係るロック装置20の各構成を示した分解斜視図である。同図は、ロック装置20の各構成を図示するものであり、シートクッション11の各構成の図示を省略している。図3から図6は、実施例1に係るロック装置20とストライカSの係合及び解除の各構成の状態を示した側面図である。図1から図6の各図は、ロック装置20の内部構成をよく表すために、ベース部材の構成であるベースプレート22aの二枚構成のうち片方のベースプレートを省略して図示している。

40

【0020】

本発明におけるロック装置は、車両内の可動部材を車両内の固定部材に固定するために、該可動部材又は固定部材の一方に配設されたストライカと係合する該可動部材又は固定部材の他方に装備されるロック装置に関するものである。

実施例1では、図1に図示されるように、車両内の可動部材の構成として、シートバック12、シートクッション11から構成される車両用シート10と、車両内の固定部材の構成として、車体フロアFに配設されたストライカSと係合するロック装置20の構成に

50

ついて説明する。なお、本実施例において、車両用シート10が本発明の「可動部材」に相当し、車体フロアFが本発明の「固定部材」に相当する。なお図1に図示されるように、ストライカSの設置箇所は概略的に図示するのみであるが、車両を構成する車両構造体において設置されるものである。実施例1においては、ストライカSは金属製の棒状部材が折り曲げ形成され、シートクッション11の後方下端部に備えられるロック装置20と係合可能に車体フロアF上に配設されている。

#### 【0021】

先ず、この車両用シート10に備えられるロック装置20の概略構成を説明した上で各構成についての説明をする。なお、本実施例1においては、車両用シート10のロック装置20の構成に特徴を有している。その他の車両用シート10の部分については従来公知の構成であるのでその説明は省略することがある。図1に図示されるように、本実施例1の車両用シート10は、車両の1列目の運転席や助手席、2列目や3列目に配設される後部座席の何れにおいても採用されるものである。なお、本実施例1の車両用シート10は、車両の2列目に配設される後部座席における構成を示したものである。

10

#### 【0022】

図1に図示されるように、この車両用シート10は、乗員が着座するためのものとして備えられており、概略、背凭れ部となるシートバック12と、着座部となるシートクッション11と、頭凭れとなるヘッドレスト13から構成されている。この車両用シート10は姿勢変更可能な可動構成とされている。この車両用シート10の可動構成は、シートバック12、シートクッション11をコンパクトに折り畳んだ状態でシートクッション11の前方下端部を中心として車両前後方向に回動可能に姿勢変更することができ、車両用シート10が不使用のときは車両用シート10を姿勢変更させて、車両用シート10の設置スペースを空けて荷室スペースとするものである。

20

#### 【0023】

図1に図示されるように、この車両用シート10が不使用のときは、シートクッション11に回動可能に連結されたシートバック12を着座状態の起立姿勢から車両前方方向に前倒し姿勢にしてシートクッション11上に折り畳む。その後、この折り畳まれた車両用シート10をシートクッション11の前方下端部に設けられた回動軸14を中心に車両前方に向けて起こし上げて、車体フロアFに対して起立した姿勢の格納姿勢状態位置10Bとする。一方、車両用シート10を使用するときは、格納姿勢状態位置10Bの車両用シート10を格納姿勢状態位置10Bから車体フロアFに対して倒伏しシートクッション11の後方下端部に配設されたロック装置20と車体フロアFに配設されたストライカSとを係合して着座姿勢状態位置10Aに保持した上でシートバック12を起立させて着座姿勢とする構成のものである。

30

#### 【0024】

図3から図6に図示されるように、このロック装置20に対するストライカSの係合は、ストライカSがベース部材22のストライカ係合凹部24に入り込み、ストライカSをこのストライカ係合凹部24とロック部材40によって挟持することでロック位置状態40Cとする構成である。また、このロック装置20のロック部材40は、ロック部材40とストライカSのロック位置状態40Cにおいて、ストライカ係合凹部24とロック部材40に挟持されるストライカSとの隙間を減少するための機能を有している。

40

#### 【0025】

このロック部材40はベース部材22上に平行に配設されたガイドフランジ26a間を摺動移動する構成である。そして、このロック部材40はストライカSがベース部材22に形成されたストライカ係合凹部24内に入り込む係合動作に伴って、このストライカ係合凹部24に入り込んだストライカSに対しストライカ係合凹部24の開口部を塞ぐように摺動移動すると共に、ストライカ係合凹部24に形成された底部24aとの間で挟持するロック位置状態40Cとする。更に、このロック部材40はバネ部材70の付勢力によってこのロック位置状態40CからストライカSを更に挟持する方向に摺動して追い込み位置状態40Dとすることで上記機能を達成している。

50

図 2 に図示されるように、このロック装置 20 は、概略、ベース部材 22 と、ロック検知部材 30 と、ロック部材 40 と、パネ掛けブラケット 50 と、パネ部材 70 と、パネ部材 80 と、操作伝達部材 90 と、から構成されている。以下にこのロック装置 20 の詳細な構成とその作用について説明する。

【 0026 】

ベース部材 22 について説明する。

図 1 に図示されるように、ロック装置 20 は、このベース部材 22 を介してシートクッション 11 を構成するシートクッションフレーム（図示省略）に対して固定設置されるものである。図 2 に図示されるように、このベース部材 22 は、後述するロック検知部材 30 及びロック部材 40、パネ掛けブラケット 50 等のロック装置 20 の構成部品を支持する部材である。このベース部材 22 は、車体フロア F に配設されたストライカ S（図 3 から図 6 参照）と係合する凹部としてストライカ係合凹部 24 が形成されている。

10

【 0027 】

図 2 に図示されるように、このベース部材 22 は、金属製の板状部材で形成されたベースプレート 22a の二枚構成から構成されており、後述するロック検知部材 30 と、ロック部材 40 と、パネ掛けブラケット 50 と、パネ部材 70 等の各構成部品を挟み込んで支持するように構成されている。なお、ベースプレート 22a のうち片方のベースプレートは図示を省略している。このベースプレート 22a はストライカ係合凹部 24 を備える。このストライカ係合凹部 24 は、ストライカ S に対して係合するために形成されているものであり、ベース部材 22 の外周から中央方向に切り欠かれるように窪んだ凹形状に形成されている。具体的には、ストライカ係合凹部 24 は、このベース部材 22 の略中央にストライカ S の径と略同一の円弧形状を有して形成される底部 24a と、このベース部材 22 の外周から、この底部 24a までガイド溝形状に形成されるストライカ案内部 24b とを備える。ストライカ案内部 24b は、ベース部材 22 の外周部が拡開した開口形状に形成されており、ベース部材 22 の略中央の底部 24a に向かって滑らかに狭まったガイド溝形状に形成されている。なお、ストライカ係合凹部 24 が本願発明の「凹部」に相当し、ストライカ案内部 24b が本願発明の「開口部」に相当し、底部 24a が本願発明の「底部」に相当する。

20

【 0028 】

また、ベース部材 22 の板面上には、後述するロック検知部材 30 を回動可能に支持するための回動軸部位 28 が軸部位として突き出し状に一体形成されている。この回動軸部位 28 が、本願発明の「ロック検知部材 30 がベース部材に回動可能に軸支される」部位に相当する。なお、回動軸部位 28 は、ベース部材 22 に一体として形成される構成について示したが、これに限定されず、回動軸部位 28 は別体構成とされて、ベース部材 22 に形成される回動支持孔に挿通する構成であってもよい。

30

【 0029 】

また、ベース部材 22 の板面上におけるストライカ係合凹部 24 に隣接する位置には、後述するロック部材 40 を摺動移動可能に配設するためのガイドフランジ 26a が形成されている。このガイドフランジ 26a はベース部材 22 の面内方向に伸びた二本の棒状部材が平行してストライカ係合凹部 24 に向かって形成されており、この二本のガイドフランジ 26a の間をロック部材 40 が嵌め合わされて摺動する構成とされている。このガイドフランジ 26a は、ロック部材 40 がストライカ係合凹部 24 を閉鎖する方向に摺動移動可能に形成されており、本実施例においてガイドフランジ 26a はストライカ S がストライカ係合凹部 24 に進入する方向に対して直交する方向に形成されている。

40

【 0030 】

また、ベース部材 22 は、ストライカ係合凹部 24 を跨いでガイドフランジ 26a の形成位置と対向する位置に、ロック部材 40 がストライカ係合凹部 24 を閉鎖するロック位置状態 40C の時にロック部材 40 と係合する係合フランジ 26b が形成されている。この係合フランジ 26b はガイドフランジ 26a と同様にベース部材 22 の板面上に面内方向に伸びた棒状部材として形成されている。

50

## 【 0 0 3 1 】

また、ベース部材 2 2 は、ガイドフランジ 2 6 a の延長上におけるストライカ係合凹部 2 4 から離れた位置に、ロック部材 4 0 とストライカ S が係合しないロック解除位置状態 4 0 A の時にロック部材 4 0 が当接して摺動移動を止めるストッパフランジ 2 6 c が形成されている。このストッパフランジ 2 6 c はロック部材 4 0 の摺動方向に直交する方向に形成されている。

また、後述するバネ部材 8 0 の一端が係合可能なバネ掛け部位 2 9 がベース部材 2 2 の端部が折り曲げ加工されてベース部材 2 2 の板面に垂直状に突き出し形成されている。

## 【 0 0 3 2 】

ロック検知部材 3 0 について説明する。

図 3 から図 6 に図示されるように、このロック検知部材 3 0 は、ストライカ S がベース部材 2 2 に形成されたストライカ係合凹部 2 4 内に入り込む係合動作の際にこのストライカ S を検知してロック部材 4 0 に伝達する部材である。図 2 に図示されるように、このロック検知部材 3 0 は、金属製の板状部材で形成されており、概略、ベース部材 2 2 に形成されたストライカ係合凹部 2 4 においてストライカ S と当接して回動移動することのできる係合アーム部位 3 2 と、係合アーム部位 3 2 と L 字状に配置されて連結形成された操作アーム部位 3 4 とを備えている。このロック検知部材 3 0 は L 字状の折れ箇所に関動支持用孔 3 6 が形成されており、この回動支持用孔 3 6 にベース部材 2 2 の回動軸部位 2 8 が挿通されることによりこの回動軸部位 2 8 を中心に関動可能に軸支されている。また、ロック検知部材 3 0 の操作アーム部位 3 4 側にはバネ掛け部位 3 8 が形成されており、ベース部材 2 2 に軸支されるロック検知部材 3 0 の軸支位置である回動軸部位 2 8 と同じ位置で軸支されるバネ掛けブラケット 5 0 との間にバネ部材 7 0 が引っ張りばね係止状態として掛けられている。

## 【 0 0 3 3 】

また、ロック検知部材 3 0 の操作アーム部位 3 4 の先端部には、このロック検知部材 3 0 の回動中心である回動支持用孔 3 6 からみて放射状に長孔 3 7 が形成されている。この長孔 3 7 は、後述するロック部材 4 0 に形成される突起部位 4 2 と係合するために形成されるものである。ロック検知部材 3 0 はストライカ S がストライカ係合凹部 2 4 内に入り込む係合動作によって係合アーム部位 3 2 が回動すると共に操作アーム部位 3 4 が回動する。この操作アーム部位 3 4 の長孔 3 7 に係合するロック部材 4 0 の突起部位 4 2 は、この長孔 3 7 に規制されて移動することになり上記したベース部材 2 2 のガイドフランジ 2 6 a と相俟ってロック部材 4 0 を直線的動作に変換される構成となっている。

## 【 0 0 3 4 】

ロック部材 4 0 について説明する。

このロック部材 4 0 は、ベース部材 2 2 に設けられたガイドフランジ 2 6 a によって摺動移動可能に配設されており、摺動移動によりベース部材 2 2 に形成されたストライカ係合凹部 2 4 の開口部としてのストライカ案内部 2 4 b を閉鎖する状態と開放する状態に出入り可能とされる構成のものである。このロック部材 4 0 は、ストライカ S との係合により以下の四つの状態に切り替えられるものである。

## 【 0 0 3 5 】

一つ目の状態は、図 3 に図示されるように、ロック装置 2 0 のロック検知部材 3 0 とストライカ S が係合しないでロック部材 4 0 がロック解除位置状態 4 0 A に位置する状態である。二つ目の状態は、図 4 に図示されるように、ロック装置 2 0 のロック検知部材 3 0 とストライカ S とが当接した状態から離間してロック検知部材 3 0 に対するバネ部材 7 0 のバネ作用方向がターンオーバーすることによりロック部材 4 0 がロック位置状態 4 0 C に向かう状態を示したロック検知部材離間状態 4 0 B である。三つ目の状態は、図 5 に図示されるように、ロック装置 2 0 のロック部材 4 0 がロックされるとともに、バネ部材 7 0 の付勢力によってロックされた状態から追い込み位置状態 4 0 D に向かう状態を示したロック位置状態（追い込み開始位置）4 0 C である。四つ目の状態は、図 6 に図示されるように、ロック装置 2 0 のロック部材 4 0 がストライカ S を更に挟持する方向に摺動して

10

20

30

40

50



追込み位置状態 4 0 D に位置する状態を示した状態である。

【 0 0 3 6 】

具体的には、図 2 に図示されるように、このロック部材 4 0 は、金属製の板状部材が帯長の長板状に形成されており、概略、突起部位 4 2、保持部位 4 3、追込み部位 4 4、係合部位 4 5、ガイド部位 4 6、ストッパ部位 4 7 を備えて構成されている。

図 3 から図 6 に図示されるように、突起部位 4 2 は、ロック検知部材 3 0 の操作アーム部位 3 4 の長孔 3 7 と係合するために板面上に突き出し状に形成されている。

保持部位 4 3 は、ストライカ係合凹部 2 4 に形成された底部 2 4 a と対向する位置に形成されており、ストライカ S がストライカ係合凹部 2 4 に進入する方向に対して直交する方向に直線部を有して形成されている。

10

【 0 0 3 7 】

追込み部位 4 4 は、ロック部材 4 0 がロック解除位置状態 4 0 A からロック位置状態（追込み開始位置）4 0 C に向かって摺動する方向において、ロック部材 4 0 の保持部位 4 3 の後方側に配置形成されている。この追込み部位 4 4 は、上記した保持部位 4 3 の直線部の位置からストライカ係合凹部 2 4 に形成された底部 2 4 a に向かって漸次拡開する傾斜面を有して形成されている。なお、この追込み部位 4 4 が本願発明の「追込み部」に相当する。

【 0 0 3 8 】

係合部位 4 5 は、保持部位 4 3 がストライカ係合凹部 2 4 の底部 2 4 a との間でストライカ S を挟持する位置とは反対側（ストライカ係合凹部 2 4 に進入する方向に対して）に配置形成されている。この係合部位 4 5 はベース部材 2 2 の係合フランジ 2 6 b と係合可能に構成されている。ガイド部位 4 6 は、ロック部材 4 0 の外周面に形成されており、ベース部材 2 2 の面内方向に伸びた二本のガイドフランジ 2 6 a に摺動可能に形成されている。ストッパ部位 4 7 は、ベース部材 2 2 のストッパフランジ 2 6 c に対向する位置に配置形成されている。

20

【 0 0 3 9 】

バネ掛けブラケット 5 0 について説明する。

図 3 から図 6 に図示されるように、このバネ掛けブラケット 5 0 は、後述するバネ部材 7 0 のバネ作用方向がターンオーバーする作用を容易にして、ベース部材 2 2 に形成されたストライカ係合凹部 2 4 の開口部としてのストライカ案内部 2 4 b を閉鎖する位置状態と開放する位置状態の切替をするものである。

30

バネ掛けブラケット 5 0 は、金属製の板状部材が帯長の長板状に形成されており、概略、回動支持用孔 5 2、第 1 バネ掛け部位 5 4、第 2 バネ掛け部位 5 6 から構成されている。

【 0 0 4 0 】

この回動支持用孔 5 2 は、バネ掛けブラケット 5 0 の端部において回動軸部位 2 8 が挿通可能に開孔形成されている。この回動支持用孔 5 2 にベース部材 2 2 の回動軸部位 2 8 が挿通されてロック検知部材 3 0 の軸支位置と同じ位置で軸支される。また、このバネ掛けブラケット 5 0 の回動は、後述するバネ部材 7 0、8 0 による弾性付勢によって規制されている。第 1 バネ掛け部位 5 4 は、バネ掛けブラケット 5 0 の面上に軸状部材が突き出し状に形成されておりバネ部材 7 0 の端部が掛けられる部位として構成されている。上記のように、このバネ部材 7 0 のもう一方の端部はロック検知部材 3 0 の操作アーム部位 3 4 に設けられたバネ掛け部位 3 8 に掛けられている。以上より、バネ掛けブラケット 5 0 は、このバネ部材 7 0 の弾性付勢によってロック検知部材 3 0 の回動の際に、バネ部材 7 0 の弾性付勢されながら連動する構成である。

40

第 2 バネ掛け部位 5 6 は、バネ掛けブラケット 5 0 の回動支持用孔 5 2 とは反対側の端部において折り曲げ形成されてバネ掛けブラケット 5 0 の板面に垂直状に突き出し形成されており、バネ部材 8 0 の端部が掛けられる部位として構成されている。上記のように、このバネ部材 8 0 のもう一方の端部はベース部材 2 2 のバネ掛け部位 2 9 に掛けられている。以上より、バネ掛けブラケット 5 0 は、このバネ部材 8 0 の弾性付勢によって、常時

50

、バネ部材 70 の弾性付勢される構成である。

【 0041 】

バネ部材 70 及びバネ部材 80 について説明する。

図 3 から図 6 に図示されるように、バネ部材 70 は、所謂コイルバネで構成されており、一端がロック検知部材 30 の操作アーム部位 34 に設けられたバネ掛け部位 38 に掛けられ、他端がバネ掛けブラケット 50 の第 1 バネ掛け部位 54 に掛けられている。このバネ部材 70 の両端すなわち、ロック検知部材 30 のバネ掛け部位 38 とバネ掛けブラケット 50 の第 1 バネ掛け部位 54 の係止位置関係は、ロック検知部材 30 のベース部材 22 への軸支位置である回動軸部位 28 を挟んだ位置関係状態として配置されている。

これは、ロック検知部材 30 の操作アーム部位 34 と連結するロック部材 40 が、ストライカ係合凹部 24 の開口部としてのストライカ案内部 24b を閉鎖する位置状態と開放する位置状態との間において、ロック検知部材 30 に対するバネ部材 70 のバネ作用方向がターンオーバーする配置構成である。

バネ部材 80 は、所謂コイルバネで構成されており、一端がベース部材 22 のバネ掛け部位 29 に掛けられており、他端がバネ掛けブラケット 50 の第 2 バネ掛け部位 56 に掛けられている。このバネ部材 80 は、その弾性付勢によって上記バネ部材 70 のバネ作用方向をターンオーバーした方向により付勢させるように構成されている。

【 0042 】

操作伝達部材 90 について説明する。

図 3 から図 6 に図示されるように、この操作伝達部材 90 は、上記した、ロック装置 20 によるストライカ S の係合を解除するための操作を行なう操作レバー装置の一構成であり、車両用シート 10 に配設される操作レバー（図示省略）に及ぼされる着座者の操作力が、車両用シート 10 の内部を通過してシートクッション 11 に設置されたロック装置 20 まで伝達させるものである。

【 0043 】

上記構成からなる本実施例におけるロック装置 20 の作動は次の通りである。

図 3 には、ロック装置 20 のロック検知部材 30 とストライカ S が係合しないでロック部材 40 がロック解除位置状態 40A に位置する状態が図示されている。

このロック解除位置状態 40A からストライカ S が進入すると、ストライカ S はロック検知部材 30 の係合アーム部位 32 に係合する。そうするとロック検知部材 30 はバネ部材 70 の弾性付勢に抗して回動軸部位 28 を中心として図 3 の図示上、時計廻り方向に回動する。これに伴い、操作アーム部位 34 も時計廻り方向に回動する。ロック部材 40 は、突起部位 42 が操作アーム部位 34 の先端に形成された長孔 37 と係合しており、ガイド部位 46 がベース部材 22 のガイドフランジ 26a と摺動して規制されるためストライカ係合凹部 24 を閉鎖する方向に摺動する。そして、図 4 に図示されるように、ストライカ S はベース部材 22 の底部 24a とロック部材 40 の保持部位 43 との間に挟持される。

【 0044 】

このときのバネ部材 70 の作動は次の通りである。ロック検知部材 30 の操作アーム部位 34 が時計廻り方向に回動するのに伴って、バネ部材 70 の一端が掛けられたバネ掛け部位 38 も時計廻り方向に移動する。バネ部材 70 の他端が掛けられたバネ掛けブラケット 50 の第 1 バネ掛け部位 54 は、第 2 バネ掛け部位 56 に掛けられたバネ部材 80 の付勢力によって反時計廻り方向に回動する。これにより、バネ部材 70 は、ロック検知部材 30、バネ掛けブラケット 50 の回動中心である回動軸部位 28 に接近する。

【 0045 】

図 4 は、ロック装置 20 のロック検知部材 30 がストライカ S と当接した状態から離間して、ロック検知部材 30 に対するバネ部材 70 のバネ作用方向がターンオーバーすることによりロック部材 40 がロック位置状態 40C に向かう状態を示したロック検知部材離間状態 40B を図示している。

ここで、ロック検知部材 30 がストライカ S と当接した状態から離間するときには、バ

10

20

30

40

50

ネ部材 70 は図 4 の図示上、回動軸部位 28 を通過した状態（図 4 の図示上、回動軸部位 28 の左側に位置）である。そのため、バネ部材 70 のバネ作用方向がターンオーバーする。すなわち、バネ部材 70 がターンオーバーする前（図 4 の図示上、回動軸部位 28 の右側に位置）は、バネ部材 70 の弾性付勢がロック検知部材 30 を反時計廻り方向に付勢しており、バネ掛けブラケット 50 を時計廻り方向に付勢している、そして上記したターンオーバー後は、バネ部材 70 のバネ作用方向が逆方向に作用するようになる。この状態が、ロック部材 40 がロック位置状態 40C に向かう状態を示したロック検知部材離間状態 40B である。

【 0046 】

図 5 は、ロック装置 20 のロック部材 40 がベース部材 22 の底部 24a との間でストライカ S を挟持するとともに、バネ部材 70 の付勢力によってロック部材 40 がストライカ S を更に挟持する方向に摺動する追い込み位置状態 40D に向かう状態を示したロック位置状態（追い込み開始位置）40C が図示されている。

上記したロック検知部材離間状態 40B の状態では、バネ部材 70 のバネ作用方向がターンオーバーすることによりロック検知部材 30 は時計廻り方向に付勢され、バネ掛けブラケット 50 は反時計廻り方向に付勢している。このため、ロック部材 40 は、更にストライカ係合凹部 24 を閉鎖する方向（図 5 の図示上、左方向）に摺動する。このとき、ロック部材 40 の追い込み部位 44 の傾斜面にストライカ S が摺動するためベース部材 22 の底部 24a とロック部材 40 の保持部位 43 との隙間が減少する。図 6 に図示されるように、最終的に、ロック装置 20 のロック部材 40 がストライカ S を更に挟持する方向に摺動して追い込み位置状態 40D に位置する状態を示した状態となる。

【 0047 】

この追い込み位置状態 40D から、ロック装置 20 におけるストライカ S の係合を解除するには、操作伝達部材 90 に引き操作を及ぼしてバネ掛けブラケット 50 をバネ部材 70、バネ部材 80 の弾性付勢に抗して時計廻り方向に回動させる。そうするとバネ掛けブラケット 50 の第 1 バネ掛け部位 54 が図 6 の図示上、回動軸部位 28 の右側に位置するようになる。これにより、バネ部材 70 のバネ作用方向がターンオーバーする。すなわち、ロック検知部材 30 は反時計廻り方向に付勢され、バネ掛けブラケット 50 は時計廻り方向に付勢される。このバネ部材 70 の弾性付勢によって、ロック検知部材 30 は反時計廻り方向に回動して、このロック検知部材 30 の回動に連動してロック部材 40 は、ストライカ係合凹部 24 を開放する方向（図 6 の図示上、右方向）に摺動し、ロック部材 40 のストッパー部位 47 がベース部材 22 のストッパーフランジ 26c が当接する位置まで退避する。こうして、ロック部材 40 をストライカ係合凹部 24 の開口部としてのストライカ案内部 24b を閉鎖する位置状態から開放する位置状態とする。

こうして、ロック装置 20 とストライカ S の係合が解除されて、ロック部材 40 はロック解除位置状態 40A（図 3）の状態となる。

【 0048 】

このような構成のロック装置 20 によれば、ロック部材 40 は、ベース部材 22 に設けられたガイドフランジ 26a によって摺動移動する構成であり、ストライカ S がベース部材 22 に形成されたストライカ係合凹部 24 内に入り込む係合動作に伴ってストライカ係合凹部 24 に入り込んだストライカ S に対しストライカ係合凹部 24 の開口部としてのストライカ案内部 24b を塞ぐとともにストライカ係合凹部 24 に形成された底部 24a との間で挟持するロック位置状態 40C とするとともに、バネ部材 70 の付勢力によってロック位置状態 40C からストライカ S を更に挟持する方向に摺動して追い込み位置状態 40D とする追い込み部位 44 を備えている。これにより、ロック装置 20 とストライカ S の係合状態における隙間の減少ないしは防止するとともに、ロック装置 20 の部品点数の抑制を図ることができる。

また、ロック部材 40 は、ガイドフランジ 26a によって摺動支持されておりロック装置 20 とストライカ S の係合状態のロック位置状態 40C において、ベース部材 22 のストライカ係合凹部 24 に入り込んだストライカ S に対しストライカ係合凹部 24 の開口部

10

20

30

40

50

としてのストライカ案内部 24b を塞ぐ構成である。そのため、車両用シート 10 と車体フロア F が離れる方向に作用する荷重がストライカ S に伝達されたときにおいてもロック部材 40 はガイドフランジ 26a と係合フランジ 26b によって荷重を受け止めることができるため、ロック部材 40 がストライカ係合凹部 24 の開口部としてのストライカ案内部 24b を塞いだ状態が外れることがない。

#### 【0049】

また、ロック部材 40 の保持部位 43 は、ストライカ係合凹部 24 に形成された底部 24a と対向する位置に形成されており、ストライカ S がストライカ係合凹部 24 に進入する方向に対して直交する方向に直線部を有して形成されている。そのため、上記荷重によってストライカ S が追込み部位 44 の傾斜面を滑り落ちロック部材 40 を開放する方向に摺動させた場合でも、この保持部位 43 の直線部が荷重を受け止めてロック部材 40 を開放する方向への摺動を防ぐことができる。

10

すなわち、図 6 に図示されているように、ロック部材 40 が追い込み位置状態 40D の状態において、車両用シート 10 と車体フロア F が離れる方向に作用する荷重が働くと、ストライカ S が追込み部位 44 の傾斜面を滑り落ちることによってロック部材 40 を開放する方向（図 6 の図示上、右方向）へ分力が働きロック部材 40 が摺動しようとする作用が働く。しかし、保持部位 43 の範囲に来ると、かかる分力は働かなくなりロック部材 40 を開放する方向へ摺動しにくくなる。

#### 【0050】

また、ロック検知部材 30 に対するバネ部材 70 のバネ作用方向がターンオーバーする配置構成とされているため、ベース部材 22 に形成されたストライカ係合凹部 24 の開口部としてのストライカ案内部 24b を閉鎖する位置状態と開放する位置状態の切替荷重を小さくすることができる。

20

#### 【0051】

また、バネ掛けブラケット 50 によって、バネ部材 70 のバネ作用方向がターンオーバーする作用を容易にすることができるため、ベース部材 22 に形成されたストライカ係合凹部 24 の開口部としてのストライカ案内部 24b を閉鎖する位置状態と開放する位置状態の切替をより一層容易にすることができ操作性の向上を図ることができる。

#### 【実施例 2】

#### 【0052】

次に、実施例 2 のロック装置 120 の構成について、図 7 から図 10 を用いて説明する。なお、上記実施例 1 と同一構成部分には同一符号を付して説明を省略することがある。

30

実施例 1 に係るロック装置 20 は、バネ部材 70 の連結構成において、一端がロック検知部材 30 の操作アーム部位 34 に設けられたバネ掛け部位 38 に掛けられ、他端がバネ掛けブラケット 50 の第 1 バネ掛け部位 54 に掛けられている構成であった。

#### 【0053】

図 7 から図 10 に図示されるように、実施例 2 に係るロック装置 120 は、このバネ部材 70 の連結構成のうち、他端がバネ掛けブラケット 50 の第 1 バネ掛け部位 54 に掛けられている構成に換えて、バネ部材 70 の他端をベース部材 22 のバネ掛け部位 129 と連結する構成にすることで、さらなる簡素化を図ったものである。

40

これに伴い、操作伝達部材 90 の連結位置は、ロック検知部材 30 のバネ掛け部位 38 と同位置に接続されている。このロック装置 120 におけるロック部材 40 の追い込み位置状態 40D（図 10）の状態からロック解除位置状態 40A（図 7）の解除作業は、操作伝達部材 90 に引き操作を及ぼして直接ロック検知部材 30 を反時計回り方向に回動させてストライカ係合凹部 24 を開放する方向（図 10 の図示上、右方向）に摺動させるものである。なお、操作伝達部材 90 の連結位置は、かかる位置に限定されず、ロック部材 40 がストライカ係合凹部 24 を開放する方向（図 10 の図示上、右方向）に摺動させる作動をさせる位置であればいずれの位置であってもよい。例えば、ロック部材 40 の突起部位 42 と長孔 37 の作動に干渉しなければ、操作伝達部材 90 の連結位置はかかる突起部位 42 であってもよい。

50

## 【 0 0 5 4 】

以上より、本実施例 2 のロック装置 1 2 0 は、実施例 1 と同一の機能を果たし、同一の作用、効果を得ることができると共に、次のような作用、効果を得ることができる。すなわち、バネ掛けブラケット 5 0 及びバネ部材 8 0 の構成が不要となるため、部品点数をより一層少なくすることができ、コスト面の抑制が図れると共に軽量化を図ることができる。

## 【 0 0 5 5 】

以上、本発明の実施形態を実施例 1 及び実施例 2 において説明したが、本発明のロック装置は、本実施の形態に限定されず、本発明の要旨を変更しない範囲で種々の変更、追加、削除が可能である。

10

例えば、上記した実施例 1 及び実施例 2 におけるロック装置 2 0、1 2 0 は、車両内の可動部材としての車両用シート 1 0 側にロック装置 2 0、1 2 0 が構成され、車両内の固定部材としての車体フロア F 側にストライカ S が構成されるものについて示した。しかしながら、本発明におけるロック装置は、これに限定されるものでなく、可動部材又は固定部材の一方に配設されたストライカと係合する可動部材又は固定部材の他方に装備されるロック装置であればよく、ロック装置が車体フロア側に構成され、ストライカが車両用シートに構成されるものであってもよい。

## 【 0 0 5 6 】

また、上記した実施例 1 及び実施例 2 におけるロック装置 2 0、1 2 0 は、車両内の可動部材として車両用シート 1 0 の構成について示した。しかしながら、本発明におけるロック装置は、これに限定されるものでなく、車両内の可動部材としてトランク、ドア等の種々の車両の可動部材に適用できる。

20

## 【 0 0 5 7 】

また、上記した実施例 1 及び実施例 2 におけるロック装置 2 0、1 2 0 は、車両内の固定部材としての車体フロア F の構成について示した。しかしながら、本発明におけるロック装置は、これに限定されるものでなく、車両内の可動部材を車両内の固定部材に固定するものであればよく、例えば車両構造体としてのフレーム部材であってもよいし、隣接した車両用シートのシートフレームに配設されるものであってもよい。

## 【 0 0 5 8 】

また、上記した実施例 1 及び実施例 2 におけるロック装置 2 0、1 2 0 の構成として、シートクッション 1 1 に対してロック装置 2 0、1 2 0 が設けられる構成のものについて示した。しかしながら本発明におけるロック装置は、これに限定されるものではなく、例えば、車両用シートのシートバックに対してロック装置が設けられるものであってもよい。

30

## 【 0 0 5 9 】

また、上記した実施例 1 及び実施例 2 におけるロック装置 2 0、1 2 0 のストライカ S にあっては、車体フロアに固定設置される構成のものとして示した。しかしながら、本発明におけるロック装置のストライカは、これに限定されることなく、車両内の可動部材を車両内の固定部材に固定するものであればよく、例えば、ストライカがスライドレールに構成されて、車両用シートがストライカに係合された状態でスライド移動可能に配設されるものであってもよい。このように、ストライカをスライド移動可能に構成した場合には、上記した車両用シートは、スライド機構等の機能を付加することができる。

40

## 【 0 0 6 0 】

また、上記した実施例 1 及び実施例 2 におけるロック装置 2 0、1 2 0 のベース部材 2 2 にあっては、シートクッション 1 1 を構成するシートクッションフレームに設置されるものとして示した。しかしながら、本発明におけるロック装置のベース部材は、これに限定されるものでなく、シートクッションフレーム自体をベース部材として機能させることもできる。

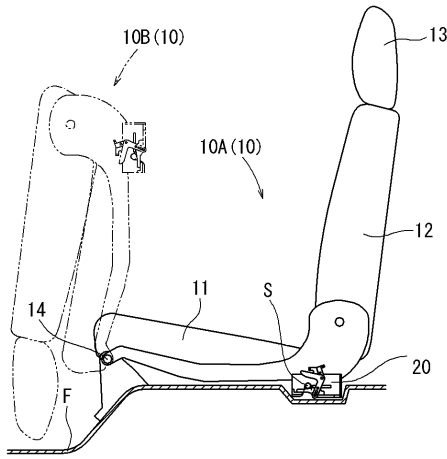
## 【 符号の説明 】

## 【 0 0 6 1 】

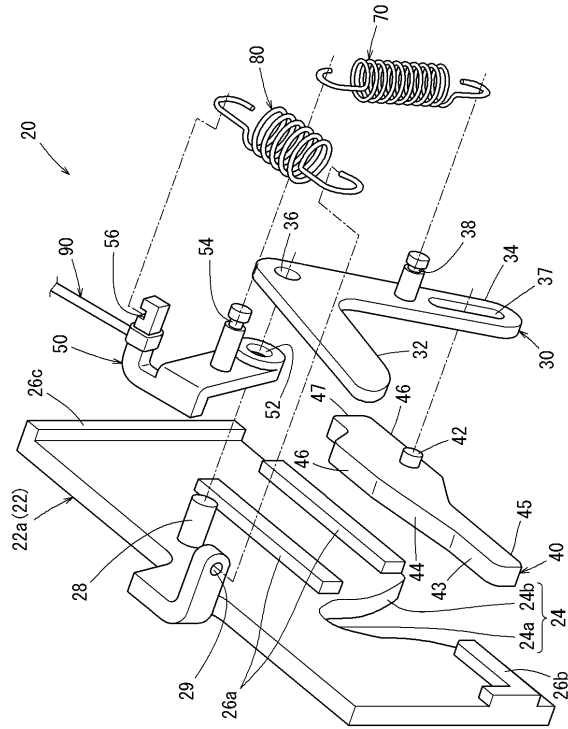
50

1 0	車両用シート	
1 0 A	着座姿勢状態位置	
1 0 B	格納姿勢状態位置	
1 1	シートクッション	
1 2	シートバック	
1 3	ヘッドレスト	
1 4	回動軸	
2 0	ロック装置	
2 2	ベース部材	
2 2 a	ベースプレート	10
2 4	ストライカ係合凹部	
2 4 a	底部	
2 4 b	ストライカ案内部	
2 6 a	ガイドフランジ	
2 6 b	係合フランジ	
2 6 c	ストッパーフランジ	
2 8	回動軸部位	
2 9	バネ掛け部位	
3 0	ロック検知部材	
3 2	係合アーム部位	20
3 4	操作アーム部位	
3 6	回動支持用孔	
3 7	長孔	
3 8	バネ掛け部位	
4 0	ロック部材	
4 0 A	ロック解除位置状態	
4 0 B	ロック検知部材離間状態	
4 0 C	ロック位置状態(追い込み開始位置)	
4 0 D	追い込み位置状態	
4 2	突起部位	30
4 3	保持部位	
4 4	追込み部位	
4 5	係合部位	
4 6	ガイド部位	
4 7	ストッパー部位	
5 0	バネ掛けブラケット	
5 2	回動支持用孔	
5 4	第1バネ掛け部位	
5 6	第2バネ掛け部位	
7 0	バネ部材	40
8 0	バネ部材	
9 0	操作伝達部材	
1 2 0	ロック装置	
1 2 9	バネ掛け部位	
F	車体フロア	
S	ストライカ	

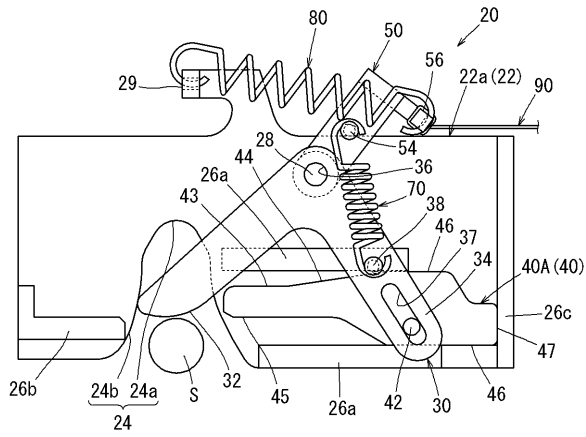
【図1】



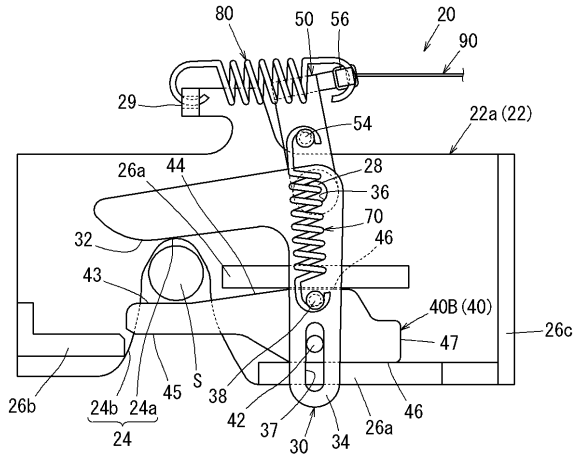
【図2】



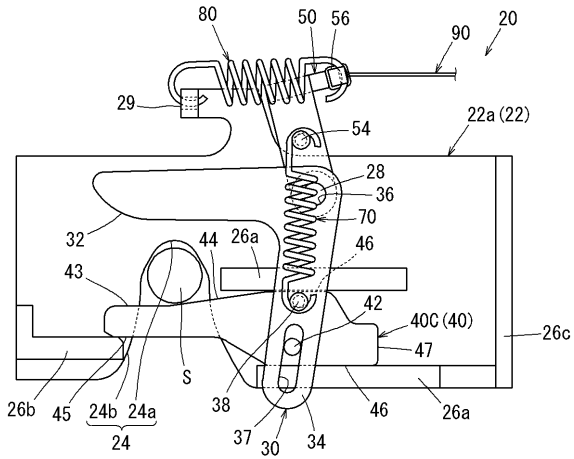
【図3】



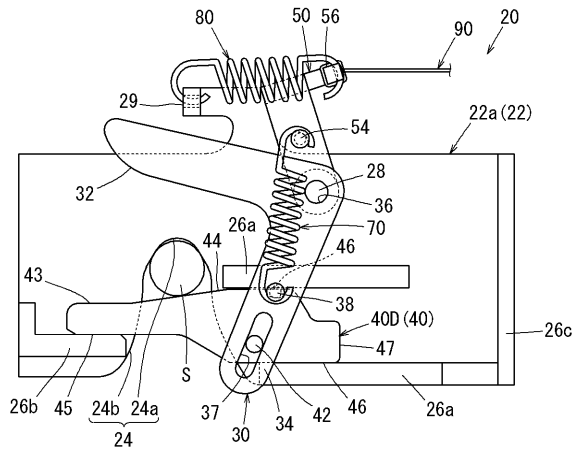
【図4】



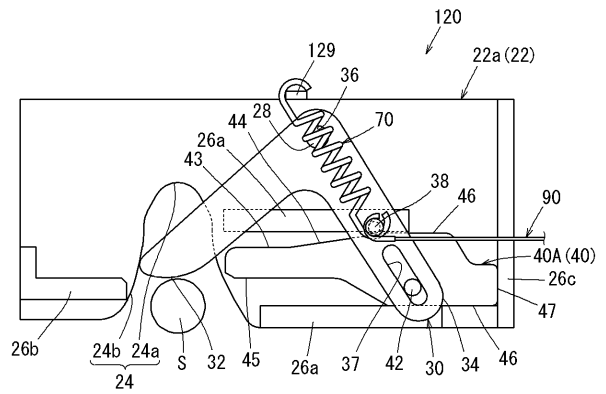
【図5】



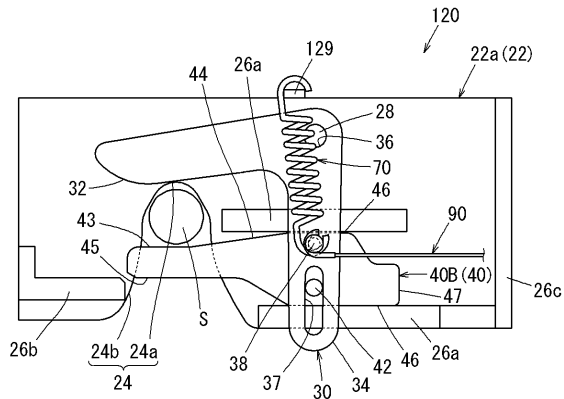
【図6】



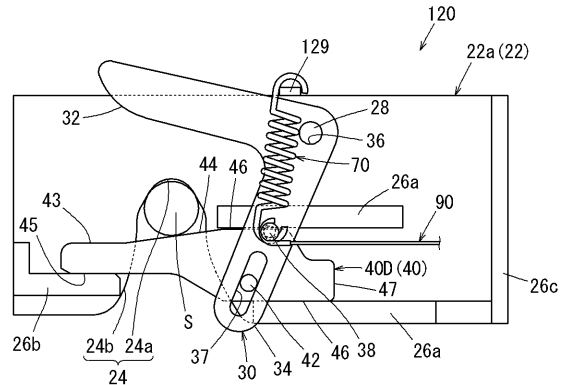
【図7】



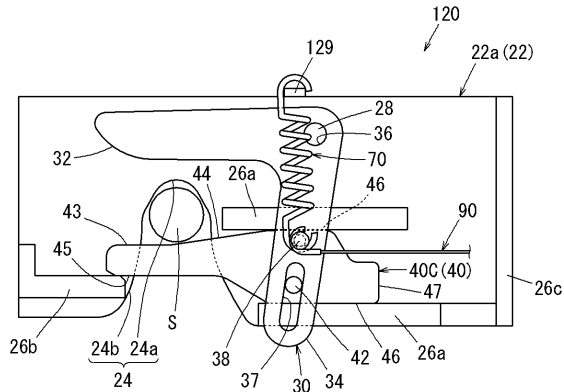
【図8】



【図10】



【図9】





---

フロントページの続き

(56)参考文献 特表2007-531661(JP,A)  
特開2000-054706(JP,A)  
実開平07-029246(JP,U)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60N 2/44  
B60N 2/30